

## 欧州 エネルギー自給に向けた自転車利用の推奨

欧州サイクリスト連盟（ECF）、欧州サイクリング産業（CIE）と欧州自転車産業連盟（CONEBI）の3団体は、欧州、欧州各国政府並びに各個人がどのように、より自転車を利用すれば、化石燃料への依存を減らし、大幅な燃料節約を達成できるかについて「エネルギー自給に向けた自転車利用」として8つの推奨事項を提示している。

それによると、ECF、CIEとCONEBIの3団体は「気候危機の大きな課題を克服する方法として常に自転車利用を支持してきた。自転車の利用は、欧州のCO2総排出量の約20～25%を生み出す輸送用化石燃料への依存から脱却するのにも、役立っている。ロシアのウクライナ侵攻は、欧州連合と欧州各国がロシアの石油とガスへの依存を迅速に減らすための持続可能な輸送手段として、自転車の利用を促進するさらなる理由を提供した」として、次の8つの事項により欧州での自転車利用を推奨している。

あらゆる危機が新たな課題を提起し、物事を正しくし、過去の過ちを正す機会を生み出している。2020年と2021年、欧州の都市と政府はコロナパンデミックによるロックダウンの機会を利用して、自転車の利用計画を加速し3,000km近くの一時的なサイクリングインフラを整備して、より多くの人々が安全で、効率的、楽しく、ソーシャルディスタンスを保ち移動できるようにした。その後、地方自治体の多くや各国政府は、日帰り旅行やレジャーでサイクリングする人が増えることを示すデータに基づき、一時的な対策から恒久的なサイクリングインフラに転換させている。

多くの人々は自動車をあまり使用せずに持続可能な旅行を望んでいる。個々の行動は重要である。しかし、欧州各国政府は自転車利用への移行をサポートするためには適切なインフラ整備とインセンティブの提供が何よりもまず必要である。ウォーキングや公共交通機関と同様、自転車利用の大幅な増加により、欧州は化石燃料への依存を減らすことができる。また、欧州の住民に持続可能で、清潔で、健康的な旅行の形態を選択する自由を与えることができる。これがより多く自転

車を利用いただく約束ごとである。

## 欧州はエネルギー自給をどのように循環できるか

### 1. 燃料節約のため自転車利用の可能性を最大化したプラン活用

REPowerEU は、ロシアのウクライナ侵攻をきっかけにロシアの化石燃料からの欧州の脱却とクリーンエネルギーへの移行を加速する欧州委員会の計画である。この計画には、燃料を大量に消費する電動輸送よりもエネルギー効率の高い自転車利用を促進するための対策が含まれている。欧州委員会は、これをいくつかの方法で行うことが可能である。例えば、ビジネスの持続可能性を高めるのに役立つため、欧州全土に行き渡ったバンやトラックをカーゴバイクに置き換えることに財政的投資をすることが可能である。また、数千キロにおよぶ新規自転車道、路線及びレーンへの投資、並びに、駐輪場インフラへの大規模な投資を公表することが可能である。さらに、あらゆる都市中心部の欧州住民の手の届くところにシェアバイクや電動自転車を置くことを保証できる。

欧州委員会はまた、自転車利用をモビリティエコシステムの中心的なものにするため、欧州の都市や農村地域における自転車利用の戦略的アプローチを開始することが可能である。これにより、欧州レベルで関連するあらゆる能力と資源が投入され、輸送における自転車利用のモーダルシェアを大幅に高め、化石燃料からの集団的独立性を高めることができる政策と財政の枠組みに投資することになる。欧州委員会は、自転車利用の統合、特に EuroVelo サイクルルートネットワークの欧州主要輸送政策である欧州横断輸送ネットワーク (TEN-T) への統合をサポートすることで、これを実現可能とする。また、2030 年までに 150 億ユーロの投資を提供することを目的とした自転車利用専用の基金を創設することができ、これにより欧州全体での自転車利用のレベルを劇的に高めることが可能となる。

自転車業界が確実に持続可能な方法で必要な自転車を供給できるようにするため、欧州委員会はモビリティエコシステム移行取組みの一環として、自転車及び自転車部品に回復途上にあるサプライチェーンへの支援投資を迅速に進めることが可能である。

## 国や地方自治体がどのようにエネルギー自給に移行できるか

### 2. 自転車利用を経済的に魅力的なものに

各国政府は、人々が自動車利用を減らし、自転車をより多く利用できるように

するため直接的なインセンティブを提供する必要がある。例えば、自転車と電動自転車の購入並びに修理に対する付加価値税の引き下げ、自転車利用の従業員給与に対する所得税の引き下げ、自転車購入、リースあるいはシェアリングバイク利用者への直接的な資金提供である。こうしたインセンティブは、自動車での旅行に代わる可能性が非常に高い電動自転車の普及促進のために特に重要であり、電気自動車の補助金や燃料税の減税の数分の1の費用で賄われる。

### 3. 車道により多くの自転車利用インフラ整備

コロナパンデミックの際、欧州の多くの都市が一時的な自転車専用レーンを迅速に展開し、自転車に乗る人の数を大幅に増やした。欧州のエネルギー危機とロシアのウクライナ戦争も同様の状況を表している。一時的な自転車レーンやその他のインフラ対策は、利用するあらゆる人々がより多くのより良い自転車利用を可能にするための優れた実用的な方法で、その後の長期的戦略に組み込まれる永続的なインフラへの道を切り開く。

### 4. ビジネス、商品及びサービスのための自転車利用

カーゴバイクは、企業やサービス事業者の運営方法に革命をもたらす可能性がある。カーゴバイクは、さまざまなニーズに合わせてカスタマイズできるため、非効率的に使用されているトラックやバンを道路から締め出すのに役立ち、輸送の流れ、交通安全、大気汚染及び騒音公害を大幅に改善し、化石燃料の総需要を減らすことができる。政府は、大型バンやトラックの代わりにカーゴバイクを使用するよう、企業や公益事業者に直接的なインセンティブを提供することにより、カーゴバイクの普及を促進する必要がある。また、地方自治体もロールモデルとして、公共サービスにカーゴバイクを使用する必要がある。

### 5. 日曜日をカーフリーに

1973年にオイルショックが起こった際、スイス、オランダ、西ドイツ（当時）は、カーフリーサンデーを導入した。一方、コロナ禍の2021年にも3,000を超える欧州の町や都市でカーフリーデーが実施されている。これは自動車通行が少ない、あるいは全くない都市や町の人々に前向きな体験を提供するためには強力な方法であった。さらに、カーフリーサンデーは燃料を総体的に節約するのに最適な方法である。国際エネルギー機関（IEA）は、欧州の大都市が毎週カーフリーサンデーを実施すれば、短期的には1日あたり約38万バレルの石油を節約できると見積もっているが、さらに短期的には、月に1回カーフリーサンデーを実施するだけでも1日あたり9.5万バレルの石油を節約可能である。

## 6. 自動車の制限速度削減

市街地内に一般的な時速 30km 制限を設けることはゴールドスタンダードである。自動車の速度を遅くすると燃料消費量は減り、モーター装着による交通が遅いと、自転車がはるかに安全であると感じるため、より多くの人々が自転車に乗ることが可能となる。市街地以外の道路でも、制限速度を時速 10km 下げれば 1 日あたり約 29 万バレルの石油を節約可能となる。これは、カーフリーサンデーと同様、地方自治体が直ちにプラスの影響を与えることができる行動である。

## 個人がどのようにエネルギー自給に循環できるか

### 7. 平日は車の代わりに自転車を利用

ある調査によると、自動車での旅行を自転車での旅行に置き換えることは、気候と環境に対して人々ができる最も影響力のあることのひとつである。自動車ではなく自転車で週に 1 回旅行するだけでも、人の年間 CO2 排出量を 0.5 トン削減できる。こうしたすべての新しい自転車での旅行が大幅な燃料節約につながる。1 日平均僅か 6 km 自動車を利用する代わりに同じ距離を自転車で走れば、一人当たり年間 300 ユーロ近くの燃料節約を達成できると推定される。都市部では、この距離を自転車で走るのにかかる時間は僅か 30 分以内である。すなわち、1 週間に 1 日 2 回の自転車通勤や通学で仕事や学校に通うだけで年間の大幅な節約につながるのである。

### 8. 自転車利用休暇の取得

観光は輸送と密接に関係しており、化石燃料への依存を減らす選択をすることが可能である。観光は、世界的にみて温室効果ガス排出量の約 8% を占めており、そのうち 95% は輸送（特に航空機や船）及び構築された環境によってもたらされている。こうしたことに、サイクリングツーリズムは解決策を提供することが可能である。サイクリングツーリズムは、コロナパンデミックが発生して以降、何百万人もの欧州の人々に認識されたように、安全で健康的で楽しいものであり、地元を走行する場合でも、公共交通機関と組み合わせて遠くまで旅行する場合でも、大幅な燃料節約につながる可能性を秘めている。

以上

出所：欧州サイクリスト連盟